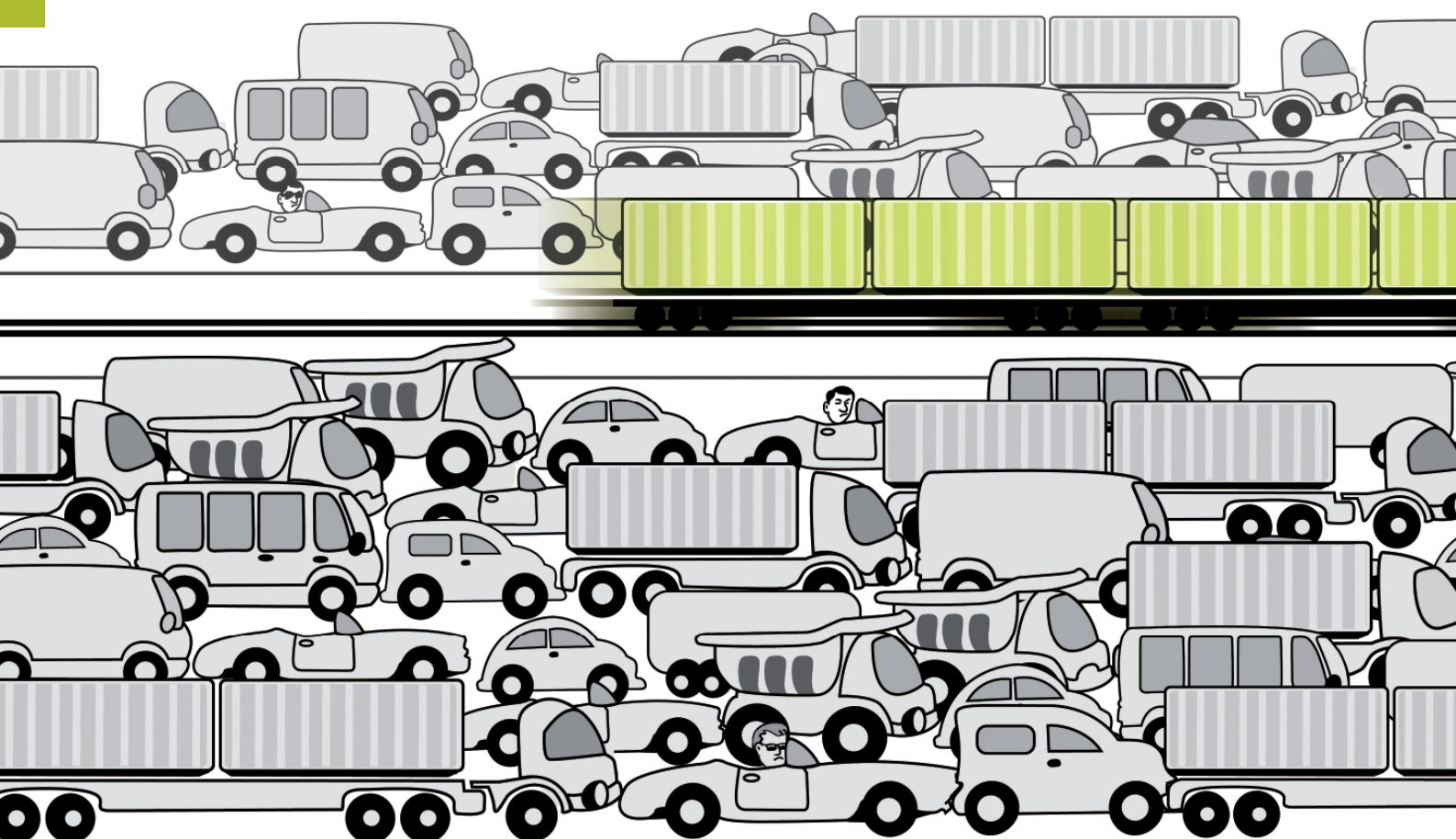
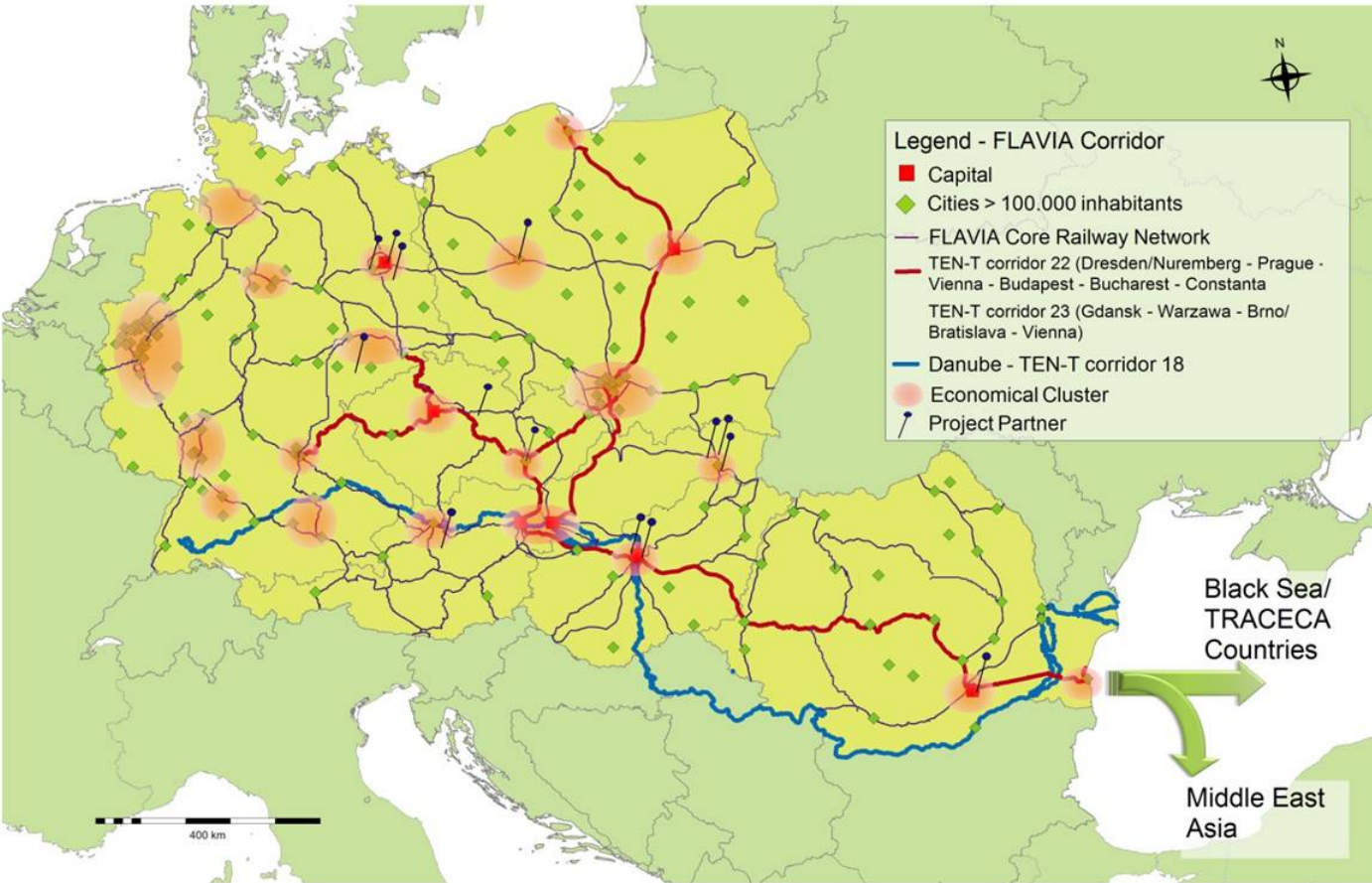


Közútról Vasútra





TARTALOMJEGYZÉK

Előszó	Oldal	3
A FLAVIA projekt bemutatása	Oldal	4
Bevezető - Eljőhet a vasút reneszánsza?	Oldal	5
Cargo-Partner Kft./ Papírtekercsek	Oldal	7
Pultrans Kft./ Poranyagok	Oldal	9
BorsodChem Zrt./ Vegyipari termékek	Oldal	11
G. Transport 96. Kft./ Nyersanyagok	Oldal	13
Ipoly Erdő Zrt./ Faanyag	Oldal	15
ISD Dunafer Zrt./ Vas és acél	Oldal	17
Opel SouthEast Europe Kft./ Gépjárművek	Oldal	19
5 kérdés - 5 válasz a Magyar Logisztikai Egyesületről	Oldal	21

Kedves olvasó,

2011 márciusában az Európai Bizottság elfogadta "Az egységes európai közlekedési ütemterv" Fehér Könyvét, ami egy olyan stratégiai dokumentum, ami értékeli a legújabb közlekedéspolitikát, megvizsgálja a hosszú távra érvényes kihívásokat és meghatározza azokat a célokat, amelyeket el kell érünk a következő 40 évben 2050-ig, miközben részletes keretet ad a következő tíz év politikai tevékenysége számára.

A vasúti szállítás és az infrastruktúra jövőbeni fejlesztése kiemelt szerepet játszik ebben a stratégiában és a közlekedéspolitikát szélesebb távlatba helyezi: hogyan lehet előmozdítani a növekedést és munkalehetőségeket, miközben hatékonyabban válnak az erőforrások kihasználásában - különösen abban, hogy hogyan tudják növelni a szállítást, miközben nagy mértékben csökkentik az olajra támaszkodást annak érdekében, hogy üzemanyag-biztonságot és klímaváltozást érjenek el.

A nemzetközi közösség Cancún-ban megállapodott a klíma-változás 2°C-ra történő korlátozásában, ami szükségessé teszi, hogy a fejlett országok az üvegházhatást kiváltó gázok kibocsátását 80-95 %-kal csökkentsék 2050-re az 1990-es szinthez képest. Az Európai Tanács ezt követően jóváhagyta ezt a célkitűzést. Az európai közlekedésnek a káros anyag kibocsátását legalább 60 %-kal kell csökkentenie.

Annak érdekében, hogy a közlekedési kibocsátások 60 %-kal történő csökkentésére irányítson bennünket, míg a mobilitást növeljük, a Fehér Könyv viszonyítási értékeket állít fel a politikai cselekvésre és az előrehaladás mérésére. Ez tartalmazza a nagy távolságú (>300 km) közúti áruszállítás 30 %-ának áttérését más közlekedési módokra, különösen a vasútra 2030-ra, és több mint 50 %-ának áttérését 2050-re. Ez azt jelenti, hogy a vasúti áruszállítás csaknem megduplázódik (+87 %) 2005-höz képest, hatalmas lehetőségeket, de egyben kihívásokat is képezve a vasút számára. A vasúti szektornak fel kell készülnie a mainál mintegy 360 milliárd tkm-el nagyobb teljesítménynek való megfeleléshez a hálózatán. A multimodális szállítási megoldásokat, valamint az egyes különálló vasúti kocsirakományos forgalmat támogatni kell, a belvízi hajózást be kell kapcsolni a szállítási rendszerbe, és meg kell teremteni az áruszállítási szektorban az ökológiai innováció támogatását.

Az Európai Bizottság által támogatott FLAVIA projekt célja az intermodális szállítási logisztika javítása Közép- és Dél-Kelet-Európa között, miközben az olyan klímabarát szállítási módok helyzetét erősítik, mint amilyenek a vasút és a belvízi hajózás. Ez csökkenti a közutak terhelését és javítja a hozzáférést a régiókhoz.

A sikeres forgalom áttérés példái a FLAVIA projekt részét képező hét európai országban azt mutatják, hogy a vasúti áruszállítás vonzóbbá válik a fuvaroztatók és a vasúti áruszállítást a közúti áruszállításhoz képest egyre inkább vonzó alternatívának tekintő áruszállító vállalatok számára a minőség és a költség-hatékonyság tekintetében is.

Az ebben a brosúrában szereplő legjobb gyakorlat példái bemutatják, hogy az áruszállítási igény növekedése által előidézett kihívásokat hogyan lehet kezelni gazdaságilag életképes módon, ami felelős a környezettel, a klímával és az európai polgárokkal szemben. Ezeknek ösztönözniük kell más áruszállítási és logisztikai vállalatokat a vasútnak a logisztikai láncba történő sikeres bekapcsolásával kapcsolatos korlátok legyőzésében.

Remélem, hogy érdekesnek találják ezt a brosúrát és olyan ösztönzésnek látják, ami segíti a környezetbarát vasúti szállítás és az intermodális szállítási megoldások helyzetének erősítését.



Siim Kallas

Az Európai Bizottság alelnöke és Szállítási Biztos



A FLAVIA egyike annak a 16 Accessibility projektnek, amelyek a közép-európai térség és az újonnan csatlakozott uniós államok jobb szállítási elérhetőségét hivatottak biztosítani. A projekt specifikus célja a Közép- és Délkelet-Európát összekötő kapcsolatok feltételrendszerének javítása, szemmel tartva az uniós zöld logisztikai célkitűzéseket. A projektben elsősorban a Közép-Európai térség tagállamainak képviselői vesznek részt - a német, lengyel, cseh, szlovák, magyar és osztrák projektpartnerek – a Délkelet-Európai térség képviselője a román projektpartnerre hárul.

A projekt során feltérképezzük a Közép- és Délkelet-Európát összekötő kereskedelmi és szállítási folyamatokat, megkeressük a szűk keresztmetszeteket, az áramlás útját keresztező akadályokat. Bemutatjuk a meglevő jó gyakorlatokat (Best Practice) és megkíséreljük azok adaptálását a hazai pályákon. Mivel a közúti szállítás egyre nagyobb terheket ró a környezetre és infrastruktúrára, fő fókuszunk az intermodális szállítás arányának növelése.

A PROJEKT CÉLJA

- A vegyi anyagok vasúti és vízi szállítványozásának előmozdítása a közúti szállítványozással szemben a biztonság, a környezeti szempontok és a rugalmasság erősítése érdekében, a felmerülő költségek és a szállítványozási idő csökkentése mellett.
- Intermodális szállítványozást lehetővé tevő logisztikai centrumok fejlesztésének előmozdítása és ezek integrálása az infrastrukturális tervezésbe.
- Közép-, és kelet-európai csővezeték hálózat fejlesztésének előmozdítása.
- A hatékony szállítványozási rendszerek fejlesztése érdekében nemzetközi know-how és technológia transzfer kezdeményezése.
- Az Európai Közlekedési Folyosók kialakításának előmozdítása, hozzájárulás a jogi szabályozások harmonizációjához, az infrastruktúra koordinált tervezéséhez, és a Strukturális Alapok összehangolt felhasználásának eléréséhez.

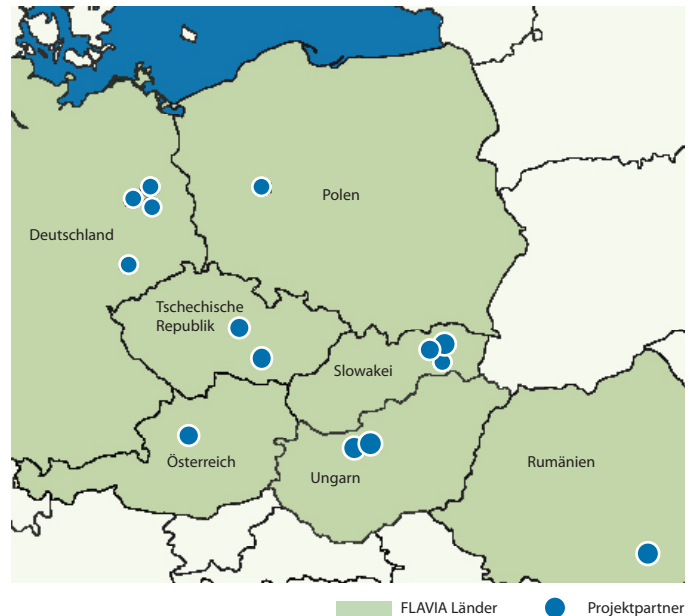
Tevékenységek és a találkozók témái

- Tapasztalatcseré és elemzés
 - o Statisztikai elemzések, interjúk a piaci résztvevőkkel, Best Practice, tudás közvetítése
- Beruházás előkészítés
 - o Az intermodális, vasúti és vízi szállítványozás területére vonatkozó 4 megvalósíthatósági tanulmány elkészítése.
- Stratégiafejlesztés
 - o Közép-, és kelet-európai alapanyag szállítványozási hálózat fejlesztése, közös stratégia és akció terv kidolgozása.

Tájékoztatás és kommunikáció

A projekt folyamán a partnerek több kiállításon vagy szakmai összejövetelen ismertetik a projekt célkitűzéseit és eredményeit. A weboldal és az elektronikus hírújság, szóróanyagok és regionális találkozók mind a projekt víziójának sikeres megvalósulását célozzák.

A projekt a Central Europe Programban az Európai Unió és a Magyar Köztársaság társ finanszírozásával valósul meg.



IMPRESSZUM

Kiadó:

MAGYAR LOGISZTIKAI EGYESÜLET

Dr. Doór Zoltán-Elnök

Tel.: +36-1-484-64-06

E-mail: z.door@mle.hu

Adorján Adrienn- Asszisztens

Tel.: +36-1-484-64-07

E-mail: a.adorjan@mle.hu

Web: www.mle.hu

Szerkesztették:

Adorján Adrienn

Domnanics Anita

Közreműködtek:

Czinkos Pál

Radóczy Ákos

Lektorálta

Dr. Doór Zoltán

Új kiadás:

Niklas Boockhoff (S. 5), Andreas Taubert (S. 6), Bodo Gierga (S. 7) engedélyével

Útvonal térképek:

Technische Hochschule Wildau,
Véleményezte: Lücken-Design

Tervező és gyártó:

Lücken-Design, luecken-design.de

Eljöhet a vasút reneszánsza?



Hosszú út egy állomása a FLAVIA projektbe szerveződött európai törekvés. Az a szándék, hogy egyre több áru - legalább útvonalának egy szakaszát - vasúton utazva, vízen hajózva tegye meg. Ismét. Nehéz lecke.

Az országúton gördülő áru simulékonysága nagyon vonzó. Ha hívjuk, azt kérdi mikorra. Házhoz jön, és nem várja el, hogy ajtónkon kilépjünk, helyette raktárunk részévé válik. Mindig tudhatjuk, éppen hol van a termékünk. Ha megkérdezzük, mennyibe kerül, azonnal egyszerű, kedvező választ kapunk. Hazai, de bizonyosan nem Európában egyedülálló sajátosság az esetenkénti visszakérdezés: - Számlával?

Vannak kevésbé előnyös tulajdonságai is. Naponta megtagadjuk útjaink zsúfoltságát, helyenként katasztrofális állá-

potát, nagyvárosaink levegőjének szennyezettségét. Minde-nütt drága útdíjakat fizetünk, mert kell a forrás a hatalmas útépitési hitel és kamatai visszatérítésére. Évente szem-besülünk azzal, hogy hányan haltak meg, sebesültek meg tartósan vagy átmenetileg; milyen mérhetetlen kár keletke-zik nemzeti és személyes vagyunkban. Amikor a Krakatau vulkán 1883-ban kitört, éppen annyi áldozatot szedett, mint amennyit a közúti közlekedés évente Európában. A közúti éves áldozati statisztikákat még meg is ünnepli a sajtó azzal a kommentárral, hogy néhányval kevesebb, vagy, hogy nem sokkal több, mint az előző évben.

Az országúti forgalmat és támogató sajtóját súlyos ér-dekek mozgatják. Világméretű üzemanyag forgalmazók, járműgyártók, útépitők. De, nemcsak róluk van szó. Mi, hétköznapi emberek is elképzelhetetlennek hisszük már az életünket előnyei élvezete nélkül; Hajlamossá válunk adottságként belenyugodni.



Mégis, miért kerül az európai politika érdeklődésébe a közúti árufuvarozás csökkentésének kérdése, ha látszólag közmegegyezés van nélkülözhetetlenségéről?

A sorok írójának deja vu érzése támad. Ez már egyszer megtörtént. A közúti forgalom előtt akkor nyitott egyre több állam egyre szélesedő kapukat, amikor a vasutak már nem tudták elég gyorsan elszállítani az egyre nagyobb hajókon érkezett árut. A vasúton lévő termékekben „benne állt” az árutulajdonos pénze. Ma ismét ez a helyzet. A megnövekedett közúti forgalom már önmagát akadályozza. A töménytelen autópálya ellenére nem ér oda az ígért időre, eliminálódott az árubiztonság, és egyre több nemzeti költségvetés elkezdte kiterhelni a pályahasználat költségeit a közúti áruszállításra is. Eljöhét a vasút reneszánsza? Európa gazdagabbik felében talán el is jött már.

Hazánkban azonban nem számíthatunk arra, hogy korlátok nélküli források álljanak rendelkezésre a vasútvonalak egészének műszaki megújítására. De, nem is ez a fontosabb. Először szembe kell nézni azzal, hogy a hazai vasút ma is a 19. századi gondolkodásmóddal működik. Az irányvonat nagy, rendszeres árukibocsájtást követel meg, az egyenként feladott kocsik gyűjtése és továbbítása idővesztést okoz. A közúti forgalom térnyerése idején ugyanezzel a kihívással szembesültek a vasutasok. Ha pedig a szakma nem talál erre a kérdésre gazdaságilag is ésszerű választ, akkor a hazai vasúthálózat áru fuvarozó szerepe a tranzit átbocsájtására korlátozódik.

Mi hát a megoldás?

Elegendő kívánni, hogy az útdíj mértéke vasútra kényszerítse az árut?

Nos, nem gondolom. A megoldás az, amelyet e bevezetőt követő néhány interjúban elmondanak az áruszállítási piac vevői. A Megrendelő meg tudja mondani, mit akar. A Szolgáltatónak pedig – ahelyett, hogy elmagyarázná, hogy miért is nem tudja teljesíteni, az helyett – azt kell nyújtani, amit a Megrendelő venni kíván. Minden fél számára gazdaságilag is ésszerűen.

Tesszük a dolgunk, a FLAVIA projekt megvalósulásáért. Azért, hogy egyre több áru - legalább útvonalának egy szakaszát - vasúton utazva tegye meg. Ismét.

Legyenek benne közös sikereink!

Czinkos Pál - szakértő

Északról egy sötét alagúton át

Papírtekercek Svédországból
Budapestre

A Cargo-Partner szolgáltatási köre a logisztikai spektrumon belül elég széles, hiszen foglalkozik klasszikus szállítványozással, logisztikai szolgáltatásokkal, hozzájuk kapcsolódó tanácsadással és konzultáns tevékenységgel, valamint széles körű vámszolgáltatást nyújt. A szolgáltatásokon belül

kiemelhető a gyártástámogatás, illetve az újfajta, ún. VMI (Vendor Managed Inventory) ellátási láncok nem csak fenntartása, hanem fejlesztése is.

A Cargo – Partner a vasút használók kiváló példájának bizonyul, mivel megalakulása óta, 1983-óta szállít vasúton, de a vasúti szállításnak több aspektusa volt. Volt egy ún. első éra, ami a nyolcvanas évekre jellemző, amikor a klasszikus vasúti szállítás volt jelen a cég életében, majd egy hosszú szünet után ez a tevékenység, a 2000-es évek közepén kezdett újra teret nyerni, de egy teljesen más kontextusban.

A mostani vasúti szállítási tevékenység egy olyan országból irányul Magyarországra, ahol ez mindig tradicionálisan jelen volt, és jelentős szerepe van. Ez az ország Svédország. Svédországból Magyarországra papírtekerceket hozni vonattal többek között áthidalja azt a logisztikai akadályt, amit a két ország között a Balti-tenger jelent, valamint a kikötői terminálok problematikáját is kiküszöböli. Szükségszerű megjegyezni, hogy Svédországból a Magyarországra irányuló közúti kapacitás nem túl erős. Svédország nem fő külkereskedelmi partnere Magyarországnak ilyen tekintetben. Több 100 vagy akár ezer tonna papírtekercs hozatala Svédországból egyenként külön kamionrakományként jóval bonyolultabb, mint megrendelni egy megfelelő szolgáltatótól egy komplett tehervonatot, és a vonatot átkompozitva a Balti-tengeren egészen Budapestig szállítani. Ez volt az egyik aspektus, amiért a vasutat választottuk. A másik aspektus, hogy a költségek könnyedén összevethetők a közúti szállítás költségeivel.

A 2010-es évek végén, azaz a gazdasági válság közepén sajnos környezeti, fenntarthatósági szempontok a vasút



választásában nem játszottak szerepet a Cargo-Partnernél. Főleg a 2010-es évek végén a rövidtávú profitérdek, és a válság túlélése sajnos előtérbe került a környezettudatos szállítási mód választással szemben.

Termék

Papírtekercs

Vasútra áthelyezett rakomány

Évi 2300 tonna, ami 100 kamionnak felel meg.

Vállalat

Cargo-Partner Kft. H-2360, Gyál ProLogis Park DC 5

Az útvonal, vonalhossz

Svédországból Magyarországra, Budapestre

Az átállás indoka

Ki és berakodási oldalon egyaránt elérhető a vasút; a költségtényező, mert rendelkezésre állnak saját vagonok; könnyebb kontroll alatt tartani egy vagon, mint 20 kamiont; az idő kiszámítható

Az átállás ideje

2000-ben, azaz körülbelül 12 éve

Egyéb információk a szállítási láncra vonatkozóan

A cég saját magán vasúti terminállal rendelkezik Budapesten, közvetlenül a raktár mellett.



Cargo-Partner Kft.

Fírbás György
üzletfejlesztési vezető

Telefon: +36 29 620 314,

Fax: +36 29 620 309

gyoergy.firbas@cargo-partner.com

www.cargo-partner.com



A vasúti fuvarozás egy sötét alagút

Akadályt jelentett a vasúti szállítás esetében, hogy nem háztól-házig történik az áru eljuttatása, hanem például a vasútig is meg kell oldani az áru eljuttatását. Nagyon sokan kiválóan értenek a közúti fuvarszervezéshez, viszonylag könnyen és hamar megtanulható a légi, és a konténeres fuvarszervezés. Évtizedes, évszázados szolgáltatók vannak jelen ezekben a szektorokban, megvannak a szokások, jól bevált módszereik a szállítmányozás minden területén. Ez azonban a vasútnál országonként nagyon eltérő. Országon belül elmondhatom, hogy nagyon kevés cégnek, szállítványozónak van projekt jelleggel egyszerre 1250 tonna áruja, amit rendszeresen, előre meghatározott időközönként, de ugyan arra a helyre kell elfuvaroznia. Tehát itt megvan az a nagy szervezési előny, hogy mindig ugyan abból a papírgyárból indul, és ugyan arra a Magyarországi címre érkezik, változtatás nélkül. Ez a két tényező determinálta azt, hogy anno a vasút mellett döntöttünk.

Tisztában vagyunk azzal, hogy a tengeri és a légi szállításba szinte már kötelező a közúti szállítványozásnak részt vennie. Nincs ez másképp a vasúti szállítás során sem. Kiépített közút ugyanis mindenhol vezet, ezért elengedhetetlenül szükséges a közúti fuvarozásnak szerepet játszania a vasúti szállítványozás életében is. Nem mondhatjuk azt egy Debreceni, vagy Soproni partnernek, hogy megérkezett az áruja, vegye át a budapesti Liszt Ferenc repülőtéren. Az esetek 99%-ban a partner megkívánja a háztól-házig történő eljuttatást. A mi esetünkben konténeres szállításról van szó, ami jelenleg

a leginkább kombi, azaz multi módális fuvarozási mód. Általában a következő pályát kell bejárnia az árunak az eladótól a vevőhöz való eljutásig: „kikötő- hajó- kikötő –irányvonat –pályaudvar –kamion –telephely/raktár”.

Az idő kritikus tényező

Az irányvonatok mindig meghatározott menetrend szerint, meghatározott tarifával közlekednek. Egyedi kocsirakománnyal vasúti forgalomban azonban ez nincs így. Svédországból azonban minden kiszámítható, egész vonatot rendelünk meg, a komplett vonaton a Cargo-Partner papírtekerceit szállítják, előre meghatározott menetrend szerint. Magyarországon a vonatnak csak az egyik vagonjában van az áru, kijelölt állomásokon megállítják a vonatot, és szétszedik a szerelvényeket, ahonnan a vagonok különböző irányokba haladnak tovább. Nyilván a jelenlegi logisztikai körülmények között az idő és az ár kritikus tényező, és ennek a kettőnek a jelenlegi helyzete az, ami miatt szervezésileg is sötét alagút jelenleg a vasúti szolgáltatás számomra.

Ha Európa legfrekvenciáltabb területein: Közép-Európában, a Balkánon, É-Ny-Európában megfelelő struktúrában, megfelelő menetrend szerint, a határokat és vasúttársaságokat átlépve megfelelő menetrenddel közlekednének ezek a vonatok, kiszámítható lenne az egész szállítási folyamat, akkor ez a szállítási mód még inkább prosperatív lenne a Cargo-Partner számára.

Rövidtávú útvonal, hosszútávú perspektíva

Poranyag szállítás Budapestről Miskolcra

A Pultrans Kft. vasúti poranyag szállítással (cement, timföld, pernye, mészkő liszt, stb.), vagonhasznosítással, szállítmányozással, és bérbeadással foglalkozik akár külföldieknek, akár belföldieknek. Az árutípus az egyetlen tényező, ami korlátot szabhat a vasúti kocsik használatba vételének. Csak száraz poranyagok tudnak távozni a vagonból pneumatikus úton, ezért csak ilyen típusú anyagok tárolására és szállítására alkalmas. A másik korlát a kontinentális Európa, ez alatt azt értem, hogy a normál nyomtávú vonalakon csupán Spanyolországtól Ukrajnáig, vagy Dániától Törökországig lehet szállítani.

Környezetkímélő és biztonságos szállítás, versenyképes áron

A Pultrans ömlesztett árut visz, amelynek az átrakása könnyebben megoldható, mint darabáru esetén. Darabárus, nem konténeres szállítás nincs vasúton, mert annak mozgatása nagyon bonyolult. Törekedni kell a jövőben a konténeres forgalom vasútra történő áttételére, így juttatva el az árut a célállomásra. Döbbenetes, hogy az ipari áru igénynek nagy része ömlesztett áru, de a cégek mégis közútra optimalizáltak. Nincs elegendő átrakási pont, sem elegendő iparvágány, a cégek pedig nincsenek felkészülve a vasúti áru fogadására. Ausztriában és Svájcban ezzel ellentétben hoztak egy olyan szabályozást, miszerint az újonnan épülő üzemeknek kötelezően rendelkeznie kell iparvágány csatlakozással. Ezt hazánkban is egyetlen jogszabállyal elő lehetne írni. A szabály betartásának hatására 50 év múlva már megszűnne ez a most még komoly akadály, és a vasút legyőzné a közutat.

Vasúti ökölszabályok

A legújabb Európai Unió által kiadott Fehér Könyvből idézve: „Minden országnak céloznia kell, hogy a 300 kilométert meghaladó forgalmak vagy intermodális, vagy közvetlen vasúti módon bonyolódjanak le.” Ezt a 300 kilométert azért találták ki, mert bár a vasútnál az adminisztratív költségek magasabbak, de logikájából adódóan nagy tömegű



Termék

Poranyag, cement, mészkő liszt, timföld

Vasútra áthelyezett rakomány

Korábban 2-300 ezer tonna/év, jelenleg 0-100 ezer tonna/év. Korábban 12 ezer vagon évente, jelenleg 400

Vállalat

Pultrans Vasúti Szállítmányozási Kft.

H-1037. Budapest, Zaj utca 3.

Az útvonal, vonalhossz

Belföldi szállítás, Budapest és Miskolc között.

Az átállás indoka

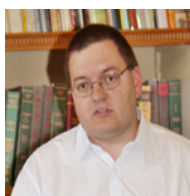
Az indok az ár. Vasúton lehet Silózni, ami sokkal biztonságosabb. Környezeti előnyök.

Az átállás ideje

Körülbelül 20 évvel ezelőtt.

Egyéb információk a szállítási láncra vonatkozóan

Korábban az egyedi kocsis szállítás volt a jellemző, ma azonban irányvonaton szállítanak, mert a szállítási költség kedvezőbb.



Nagy Dániel
Kereskedelmi és logisztikai vezető

Tel.: 06-1-368-9614
Fax: 06-1-250-6897
E-mail: nagyd@pultrans.hu
Web: www.pultrans.hu



árak nagy távolságokra való továbbítására azonban sokkal olcsóbb. Tehát 10 kilométernél a vasút veszteséges, de ahogy nő a távolság, egyre változnak a számok. Az Unió számítása alapján a vasút távolság arányosan nyereséges tud lenni. Ez magyar viszonylatban, a kis távolságok miatt azonban nem kivitelezhető. Egyebek mellett ez is egy olyan indok, amiért egységes Európában, egységes piacon gondolkodik az Unió. Ennek a megvalósításához a vasúttársaságok szoros együttműködésére lesz szükség. Sajnos az átrakási problémával is meg kell majd birkózni, mert vagy át kell rakni közúti kocsiba az árut, amelynek a költségét bele kell építeni az árba, vagy eleve intermodális szállítást kell tervezni.

Közúti útdíjjal az egészséges versenyért

A díjszabás bonyolultságot jelent számunkra, ugyanis a vasúti szállításhoz a kalkuláció egy külön feladat. Első ízben ajánlatot kell kérni egy vasúttársaságtól, pályahasználati díjat kell fizetni (6 elemű), vontatási költséget, illetve további cargo szállítások díját is számba kell venni. Az így meghatározott összeghez hozzáadjuk a vagon díját, és a hozzá kapcsolódó költségeket, majd így kialakul egy összköltség, ami ajánlatképes. A közúton ez sokkal egyszerűbb. A Pultrans Kft-nél problémát jelent a vagon szállítása és a tisztítatás is. Egy vagonnál az anyagváltásokat előre meg kell tervezni. Ezeket a költségeket szintén bele kell építeni a díjba.

Az iparvágányok létrehozásában úgyszintén fejlődni kell a vasútnak, illetve a pályák állapotán is javítani kell. A TEN korridorok fejlesztése jó irány, de sok üzem nem ezeken a korridorokon van, így oda előbb el kell juttatni a terméket. Mi látunk

megoldás a problémára, ami nem más, mint a közúti útdíj bevezetése, Ausztria és Németország példájára. Nagyon magas útdíjat kellene megszabni, mert tranzit ország vagyunk, és az így nyert teljes összeget a vasútba befektetni annak érdekében, hogy a pályák és az iparvágányok fejlődhessenek azért, hogy egy idő után a forgalom kényszeresen átterelődjön közútról a vasútra. Véleményem szerint a közúti útdíj bevezetése nem a közúttal való kiszűrást jelentené, inkább az ideális versenyhelyzet megteremtését segítené elő.

Vegytiszta vasút

Műanyag alapanyagok szállítása Kazincbarcikáról Közép-Kelet Európába

Társaságunk, a BorsodChem Zrt., Európa egyik piacvezető MDI, TDI, PVC és klóralkáli termék gyártója. Széles körben felhasznált, kiváló minőségű alapanyagokat biztosítunk számos iparág számára. Termék portfóliónk folyamatosan bővül, piaci pozíciónk napról napra erősödik. Fő tevékenységünk műanyag-alapanyagok gyártása. Termékeinket közúton, vasúton, intermodálisan (közút+vasút+közút, short-sea) és tengeren szállítjuk. Bárhol is van most – akár munkában, iskolában, vagy otthon – környezetében fellelhetők olyan tárgyak, mint pl. a szék, amelyen ül, vagy a számítógép, amit e sorok olvasásához használ, valamint autója egyes részei – ülés, műszerfal, belső burkolatok –, amelyek mind a BorsodChem által gyártott alapanyagból készültek. Nyitottságunk és rugalmasságunk tett minket Európa modern és dinamikus szereplőjévé. Azonban kazincbarcikai erős gyökerünk is fontos számunkra és büszkék vagyunk arra, hogy a helyi közösség mindennapi életének aktív, pozitív szereplői lehetünk.

Vasúti igen-nem

Természetesen jelentős anyagmennyiséget mozgatunk Európában vasúton, jellemzően Közép-Kelet-Európában. Az alapanyagok jelentős része vasúton érkezik Társaságunkhoz, illetve a klór-alkáli termékek értékesítése során többnyire vasúti szállítási módban állapodunk meg.

A vasúti szállítás során a fajlagos költség kedvezőbben alakul, mint bármely más módon, így ennek a tényezőnek komoly szerepe volt a döntés meghozatalában akkor, amikor a szállításról kellett a vezetőségnek dönteni. Az anyagiak mellett kiindulva abból, hogy a környezetre veszélyes alapanyagokat és termékeket mozgatunk, mindenképpen szem előtt tartjuk



Termék

sósav, nátronlúg, hipó

Vállalat

BorsodChem Zrt
H-3700. Kazincbarcika, Bolyai tér 1.

Az útvonal, vonalhossz

Közép-Kelet Európa

Az átállás indoka

A fajlagos fuvardíj kedvezőbb, nagy volument mozgatunk meg



Papp István
Logisztikai vezető

Tel.: 06-48-511-330

E-mail: istvan.papp@borsodchem.eu

Web: www.borsodchem-hu.com



annak védelmét. Tehát a környezetvédelem, a környezetkímélés rendkívül komoly érvet jelentett a vasút mellett.

Igen komoly hátrány, hogy a just-in-time, azaz „éppen időben” történő szállítás egyszerűen lehetetlen a vasútnál. Mentségére legyen mondva, hogy nem is erre találták ki. A vasút fő profilja a nagy mennyiségű termékek, nagy távolságra történő elszállítása, amin a jelen állás szerint nem igyekszik változtatni. A rakomány sokszor vesztéssel egy-egy állomáson, aminek hatására a tranzit idő hosszúvá és kiszámíthatatlanná válik. Az előbb felsorolt negatívumok ellenére a BorsodChem Zrt. a megmozgatandó volumenek függvényében elképzelhetőnek tartja a jövőben a vasúti szállítmányozási tevékenységének esetleges tovább bővítést.

Fogadd meg tanácsunkat

A vasúti szállítmányozás nem bonyolultabb, mint bármely más szállítási mód, inkább fogalmazzunk úgy, hogy megvan-nak a sajátosságai. Nincs különleges technikai, illetve humán erőforrásbeli szükséglete. Megfelelően képzett, és kellő gyakorlattal rendelkező kollégákkal, számítógépes támogatottsággal megoldható a zökkenőmentes szállítványozás. Rugalmasság terén azonban fejlődnie kell, megbízhatóbbnak és kiszámíthatóbbnak kell lennie a jövőben, valamint a mindenki számára világos és kézenfekvő előnyeit ki kell használnia, ha versenyképes kíván maradni.



Nyerskúra a vasútnak

Mezőgazdasági és ipari nyersanyagok szállítása keresztül Európán

AG. Transport 96 Kft. általános szállítványozói tevékenységet végez, vámügynökséggel, és közúti áru fuvarozással kiegészítve. A vasúti szállítás mellett közúton fuvarozunk saját eszközparkkal, és esetenként vízi szállítványozást is végzünk. Ezek a feladatok többnyire egymásra épülnek. Társaság megalakulásától kezdve végez vasúti szállítványozási tevékenységet Európai kiterjedtséggel, napi rendszerességgel, döntően mezőgazdasági, és ipari árukat szállít. Vasúton elsősorban azok az árufeleségek mozognak, amelyek nem szállíthatók olyan hatékonysággal közúton és vízen.

Egy elégedett ügyfél tollából

A belföldi bauxitszállítás esetében környezetvédelmi szempontok is közrejátszottak abban a döntésben, hogy a vasút mellett tegyük le a voksunkat.

Egyáltalán nem tartjuk bonyolultnak a vasúti szállítást, igaz a szabályozás és a kivitelezés különbözik a közúti fuvarozástól, amelyet a legtöbb cég jól ismer és általában alkalmaz, de mégsem mondható kifejezetten nehéznek, vagy bonyolultnak. Elégedettek vagyunk a díjképzés hatékonyságával, valamint az adminisztráció elektronikus felgyorsításával. A jövőben tervezzük cégünk vasúti szállítványozási tevékenységének további fejlesztését.

Problémának tartjuk azonban a feladatra alkalmas szállítóeszközök kis választékát, esetenként hiányát.



Termék

Mezőgazdasági és ipari nyersanyagok

Vasútra áthelyezett rakomány

Összesen 1 200 000 tonna évente, ebből 700 000 tonna vasút

Vállalat

G Transport 96 Nemzetközi Szállítványozási Kft.
H-1012 Budapest, Logodi utca 34/A

Az útvonal, vonalhossz

Néhány fontosabb útvonal, a teljesség igénye nélkül: Niksic – Belgrád – Kelebia – Ajka

Szentes – Kelebia – Thessaloniki

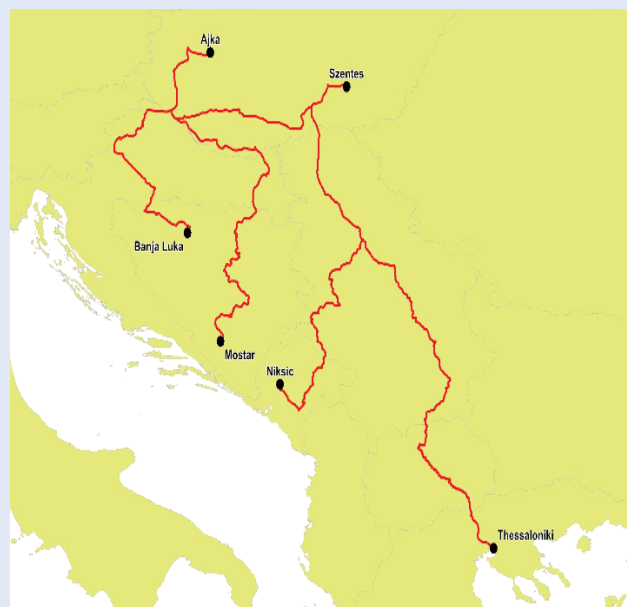
Mostar – Doboj – Magyarboly – Ajka



Kalmár István
G Transport 96 Nemzetközi
Szállítmányozási Kft.

Telefon + 36 (96) 544-300
Fax + 36 (96) 544-302

istvan.kalmar@gtransport.hu
www.gtransport.hu



Mi a hazai vasúti fuvarozók közül a Rail Cargo Hungária Kft-t választottuk az eszközpark széles spektruma, illetve megbízhatósági okok miatt.

Véleményünk szerint a Rail Cargo HungáriaKft rendkívül versenyképes, sőt talán még mindig monopolhelyzetben van versenytársaihoz képest. Maradéktalanul elégedettek vagyunk szolgáltatásaikkal.

Hatékonyság növelési tanácsaink

Megfelelő informatikai háttér, valamint nyelveket beszélő, vasúti felsőfokú képesítéssel is rendelkező munkatársak alkalmazása lenne szükséges a vasúti szállítmányozási tevékenység versenyképességének fokozásához, és a magas színvonalú minőségéhez.

A vasúti eszközpark választékát és darabszámát növelni kellene, továbbá a hatékonyság növelésével az önköltségét kellene csökkenteni, hogy versenyképesebb árrendszer alakulhasson ki a többi közlekedési alágazattal szemben.



Bemelegít a vasút

Faanyagszállítás Nógrád-megyéből Szlovákiába

Az Ipoly Erdő Zrt. fő működési területe az erdő- és vadgazdálkodás, illetve az erdőgazdálkodással összefüggő szolgáltatások. Nem csak gazdasági partnereink számára nyújt elégedettséget a munkánk, hanem a társadalom erdővel kapcsolatos közjóléti szerepét és igényeit is (ökoturisztika, pihenés, aktív rekreáció, erdei iskolák, tanösvények, erdei vasutak, források védelme stb.) teljes mértékben betöltjük. A Társaság kezelésében lévő 65 ezer hektárnyi erdő, Nógrád megye teljes és Pest megye északi - a Börzsöny hegység nyugati és déli felét lefedő - részén található. Az erdők természet- és tájformai értelemben, valamint társadalmi-gazdasági viszonyai-ban is, különböző tájegységeken terülnek el: a Cserháton és a Börzsönyben. A Társaság által kezelt erdők 52%-a természetvédelmi oltalom alatt áll, amelyek elsődleges rendeltetése a védelem, minden más gazdasági tevékenységet e célnak kell alárendelni.

Látni a fától az erdőt

Mivel a fát az erdőből valamilyen módon el kell juttatni a feldolgozás helyére, vagy éppen a fogyasztóhoz mindig is nagy szerepe volt a szállításnak így a vasúti fuvarozásnak is az Ipoly Erdő Zrt. életében. Ennek a virágkora szervesen összefügg az erdei vasutak megjelenésével, amikor ezek az erdei szárnyvonalak teremtették meg az összeköttetést a „nagy” vasúttal. Tulajdonképpen minden termékünket ki kell szállítani, ebben a kis tűzifa vásárlóktól a rönk vevőkön át a papírfá feldolgozásig mindenki benne van. A papír és rostfa feladásoknál, vagy nagy vevők kiszolgálásánál a vasút az elsődleges szállítási eszköz, amely szóba kerül. A megújuló energiaforrásként erőművekben felhasznált tűzifa nagy része is vasúton jut el a végfelhasználásig, a nagyobb távolságokra, esetenként export szállítások terén pedig nélkülözhetetlen hosszú távon is. Az évente elszállított mennyiség több mint százezer tonna. Ha nagy mennyiséget kell szállítani a vasúti közlekedés kerül előtérbe. Persze ehhez a partner fogadókészségére is mindig szükség van. Korábban a faanyag használatok jobban koncentráltak, így annakállításában



is ideális volt a kötött pálya, azonban mára kisebb területeken képződnek a fatermékek - esetenként egy-egy szobányi foltot vágunk a száraló vágásoknál - így a fel-leterhelések, vagonba rakodások megnövelik a közvetlen költségeket. A feladó állomások sincsenek mindig elérhető közelségben, és

Termék

Fa, tűzifa

Vasútra áthelyezett rakomány

50 ezer tonna évente, ami 2000 kamionnak felel meg.

Vállalat

Ipoly Erdő Zrt.

H-2660. Balassagyarmat, Bajcsy u. 10.

Az útvonal, vonalhossz

Nógrád-megyéből - Rózsahegy, Szlovákia

Kb. 400 km

Az átállítás indoka

Szállítási költség megtakarítás, nagyobb biztonság, rövidebb átfutási idő, szállítási megbízhatóság, környezetvédelem

Az átállítás ideje

2008. január

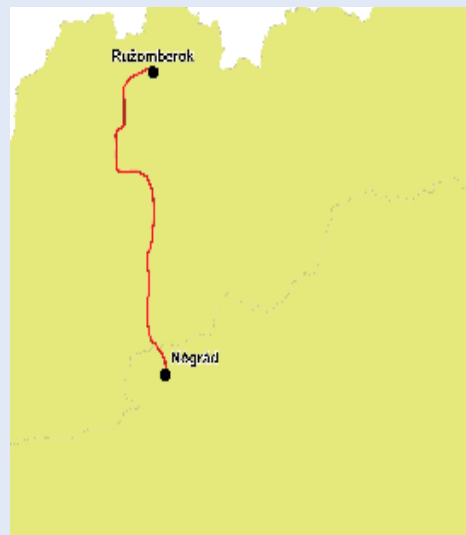


Ipoly Erdő Zrt.
Lengyel László
közönségkapcsolati
vezető

Telefon +36 (35) 300-7694

titkarsag@ipolyerdo.hu

www.ipolyerdo.hu



előfordul az is, hogy a vasúti kocsik megrakásához szükséges faanyag deponálása is nehézségekbe ütközik. Nehézség az is, hogy a feltárási útjaink nagy része, ahol a faanyagot kiszállítjuk, nem időjárás biztos, így tavasszal, vagy ősszel előre nem várt szállítási nehézségeink adódhatnak, amit a vasúti szállítás kötött rendje nem tud rugalmasan kezelni.

Szem előtt a környezet

Kinek számítana jobban a környezet védelme, mint nekünk, akik folyamatosan a természet érdekében dolgozunk aktívan? Így nagyon fontos szempont, hogy az egységre jutó fatermekreinkre mekkora környezetterhelés jut. Itt azonban érdemes tudni, hogy a saját szállító járműveink, kamion parkunk is korszerű, és megfelel a legszigorúbb európai normáknak is.

Vasúti vízió

A vasút a gyűjtő irányzatokban látja a jövőt. Sok a „K” jelű állomás, ahol, se személyzet, se kiszolgálás nem történik. Az erdőgazdálkodásban a kiszállításra terepes, rövidtávon hatékony és gazdaságos tehergépkocsikat használunk. A berakóhelyek távolabbi állomásokra kerültek és az említett terepes tehergépkocsik költségesek és nem hatékonyak a megnövekedett távon. Irányvonatnak 15-20 vagonból álló szerelvény tekinthető. A rakodásra biztosított rövid idő alatt biztonságosan csak akkor lehet az irányvonatokat megrakni, ha az állomáson megfelelő nagyságú készletet biztosítunk,

figyelembe véve, hogy bármilyen időjárás esetén közvetlenül nem lehet vagonba hordani. Ez eleve többletköltséget jelent, nem beszélve a deponálási költségekről (rakodóbérlet, őrzés). Amennyiben a faanyag szállítási összköltségébe racionálisan illeszkedik a vasúti szállítás, akkor szívesen alkalmazzuk, mert nagyobb mennyiséget tudunk rövid idő alatt a távolabbi megrendelőkhöz szállítani. Az ipari faanyag minősége időben viszonylag gyorsan romlik, ezért célszerű a termeléstől számítva a lehető legrövidebb időn belül az egészet leszállítani a feldolgozás helyszínére. Erre a vasúti szállítás kiválóan alkalmas. Az IT technológia biztosításával (E-Freight - Vasúti Árufuvarozási Internetes Ügyfélkapcsolati Rendszer, az RCH Zrt ügyfelei részére) ezek a szállítmányozási feladatok most már gördülékenyen mennek. Az Ipoly Erdő Zrt, a többi állami erdőgazdasággal együtt a Rail Cargo Hungaria Zrt-vel kötött szerződést a vasúti szállításokra 2012-ben. A keresésnél és döntésnél több szempont játszott közre: a megfelelő kiszolgálás az összes erdőgazdaságnál, a lehető legalacsonyabb szállítási és kiszolgálási költség, fizetési feltételek. A Rail Cargo Hungaria Zrt. a magyar vasúti árufuvarozás piacvezető vállalata. A szállítványozó cégekkel szemben az RCH, mint vasúti társaság pályavasúti szolgáltatásokat is nyújt.

A vasúti pályák minőségének javításával lehetne növelni a vasúti fuvarozást (pl. hidak teherbírásának növelése, átépítése). A gördülőállomány számának racionális növelésével ki lehetne küszöbölni azt a kocsis hiányt, ami akkor mutatkozik leginkább, amikor az országos fuvarozási igények különböző ágazatokban egyszerre jelennek meg.

A nehézfiúk vonatra szálltak

Vas- és acélgyártás, értékesítés Dunaújvárosból a környező országokba

Az ISD DunaFerr Zrt. melegen és hidegen hengerelt acél-árut, valamint tűzi horganyzott és profil termékeket állít elő. Saját nyersvas és acélgyártó – cca. 1,5 millió tonna acél- kapacitással rendelkezik. Ezen kívül a készáru gyártási volumen növelése céljából ukrán anyacégtől acélbugát importál. A gyártáshoz szükséges alapanyagok – vasérc, szén – meghatározóan közel 100 %-ban vasúton, illetve hajón majd vasúton kerülnek beszállításra. Segédanyagok, alkatrészek közúton kerülnek beszállításra. Az általunk gyártott készárut meghatározóan közúton (65 %), vasúton (20%) és folyamatosan fuvaroztatjuk vevőink részére. Saját tulajdonú szállítmányozási cégünk, az ISD Portolan Kft. végzi a szállítmányozási feladatokat.

Jól irányzott szállítás

A vasérc irányvonatokban jelenleg 3 irányból Záhony, Sátoraljaújhely és Gyékényes határátmeneten keresztül érkeznek Dunaújvárosba részünkre. Záhony és Sátoraljaújhely esetében napi rendszerességről beszélhetünk, míg Gyékényes irány a tengeri hajó érkezési időpontjához kötött. A cseh és lengyel szén Szob határátmeneten keresztül szintén naponta, kétnaponta érkeznek a szénnel rakott irányvonatok. Készáruink cca. 20%-a kerül vasúton kiszállításra, meghatározóan lengyel, olasz rendeltetési állomásokra, de ezen kívül az összes környező országba fuvarozunk vasúton.

Az alapanyagoknál mindenképpen a nagy volumen miatt döntöttünk a vasúti fuvarozás mellett, míg a készáru fuvarozásnál az iparvágánnyal rendelkező vevőinket szolgáljuk ki vasúton. Sajnos, amely vevőnk nem rendelkezik iparvágánnyal, ott a vasúti fuvarozás árban nem versenyképes a közúti fuvarozással. Az így szükségessé váló átrakás vasútról közútra jelentős költségnövelő tényező, melyet a jelen piaci körülmények között sem mi, sem a vevőink nem tudnak elfogadni.



Magasra tettük a léceket

Az ISD DunaFerr Zrt. évente cca. 4,5 millió tonna árut fuvaroztat vasúton. A folyamatos termelés biztonságos ellátása és a készáru időbeni kiszállítása kiemelten fontos cégünk számára. Ezért csak olyan partner jöhetett szóba, aki megfelelő eszközparkkal, szakmai tudással, referenciákkal, és stabil gazdasági háttérrel rendelkezik.

Termék

Melegen hengerelt termékek, melegen hengerelt pácolt termékek, hidegen hengerelt termékek, tűzi horganyzott és egyéb bevonatos termékek, hidegen hajlított idomacél termékek, nehéz lemezek

Vasútra áthelyezett rakomány

Összesen évi 1,5 millió tonna, ebből vasúton 300 000 tonna

Vállalat

ISD DunaFerr Zrt.

H-2400 Dunaújváros, Vasmű tér 1-3.

Az útvonal, vonalhossz

Dunaújvárosból Németországba, Ausztriába, Lengyelországba, Csehországba, Szlovákiába és Észak-Olaszországba Kb. 400 km

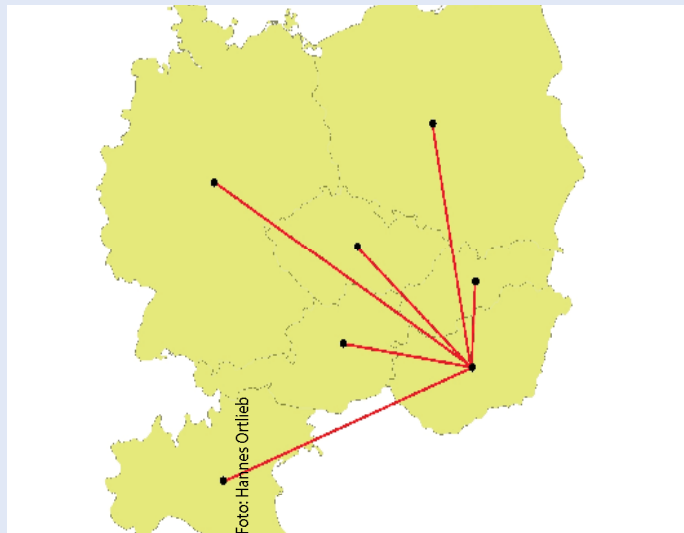
Az átállítás indoka

Ez a legmegfelelőbb módszer nagy mennyiségű áruk szállítására, szállítási költség megtakarítás, szállítási megbízhatóság, környezetvédelem.



Kasza Zoltán
ISD Dunafer Zrt.

Telefon +36 (30) 946 00 19
kasza.zoltan@isd-dunaferr.hu
www.dunaferr.hu



A vasúti fuvarozás esetében számunkra pozitívum, hogy a fuvarozáshoz szükséges vagonpark rendelkezésre áll, valamint a Rail Cargo Hungária Zrt., azaz az általunk választott fuvarozó társaság részéről a szakmai támogatás, operatív kapcsolattartás és információáramlás biztosított. Amikor fuvarozót választottunk, azért döntöttünk a Rail Cargo Hungária Zrt. mellett, mert vonzó volt számunkra a saját vontató és szállító eszközparkjuk nagysága, az országos lefedettség, és az, hogy szórt küldemények továbbítását is végzik. A RCH a többi vasúttársasággal összehasonlítva versenyképes szolgáltatásokat nyújt, ugyanakkor sajnos nem mondható el ugyanez a közúti versenytársakhoz viszonyítva.

Az ISD Dunafer Zrt. közúton, folyamon és tengeren is fuvaroztatja áruit. Ezek sok esetben összekapcsolódnak, kvázi kombinált szállításról beszélhetünk. A teljesség igénye nélkül mondok példákat: A dunaújvárosi kikötőbe folyamon érkező áruk közúton és vasúton kerülnek a gyár telephelyére, míg a készáru szintén vasúton és közúton jut el a kikötőig. Igénybe veszünk európai logisztikai szolgáltatókat is, akikhez vasúton, vagy folyamon juttatjuk el áruinkat, majd az ottani raktárakból közúton kerülnek kiszállításra vevőinkhez.

Tudatosan tervezünk

Cégünknel a tulajdonosi elvárásoknak megfelelően várhatóan 30-40 %-al nő a készáru kibocsátás, ezzel összhangban a vasúton fuvarozott félkész termék - acélbuga- és a készáru volumene is nő. Valószínűsíthetően a megnövekedett készáru mennyiség tárolásához, disztribúciójához a meghatározó piacainkon – lengyel, német, olasz – egyre nagyobb mértékben fogunk külső raktárakat/szolgáltatókat igénybe venni. Ezen szolgáltatókhoz meghatározóan vasúton fogjuk termékeinket folyamatosan kiszállítani.

Ha a magyarországi jelenleg irreálisan magas vasúti pályahasználati díjak csökkentését a vasúti lobbynak sikerül elérni, úgy az ez által csökkenő vasúti fuvardíjak miatt a vasút versenyhátránya jelentősen csökkenni fog a közúti fuvarozáshoz képest. Ezt követően az ISD Dunafer Zrt. számára is lehetőség nyílik a vasúti fuvarozás részarányának növelésére a készáru kiszállítás tekintetében.



Vasúton a közútra

Opel gépjárműszállítás Magyarországról Nyugat-Európába

Az Opel gyökerei több mint egy évszázadig nyúlnak vissza. Több mint 110 év töretlen bizalom a jövőben, és teljes erőbedobás a vezetés élményének kellemesebbé tételéért. A több mint 110 év szenvedélyes mérnöki munkáját három szóba tömöríti irányelvünk: "Wir Leben Autos" Hogyan lehet az embereket tűzbe hozó autókat gyártani? Szenvédély, fogékonyág az újra, perfekcionizmus és felelősség. Értékeink megtartása révén biztosan lehetünk abban, hogy az általunk kínált termékek és szolgáltatások valódi előnyöket biztosítanak ügyfeleink számára.

Az autókért élünk

Az Opel Southeast Europe Kft. Opel gépjárművek importjával, tárolásával és a kereskedőkhöz való kiszállításával (disztribúció) foglalkozik. Tevékenységünkhöz szorosan kapcsolódik az alkatrészellátás folyamatos biztosítása is. Cégünk Opel Hungary néven 1992-ben lett alapítva, 1997-től létezik a mai néven, mint regionális szervezet.

Mindezt Magyarországon kívül még további 21 ország számára végezzük.

Főbb szállítmányozási feladataink közé tartoznak a tároló telepi szolgáltatások és a disztribúció, az operatív kontroll, a működés felügyelete, kárügyintézés, valamint a vámügyek felügyelete.

Alkatrészeket, és kész gépjárműveket szállítunk vasúton. 2000 óta, azaz körülbelül 12 éve használjuk a vasutat szállításaink során. Csak a tároló telepre való beszállításban kb. 20 % vasút. Rendszerességét tekintve heti egy irányvonatot indítunk különböző európai Opel gyárakból. A távoli gyárakból vegyes szállítással is érkeznek járművek, pl. közút, hajó.



Termék

Kész gépjárművek

Vasútra áthelyezett rakomány

Körülbelül 12 000 tonna, ez úgy 500 kamionnak felel meg

Vállalat

Opel Southeast Europe Kft.

H-2040. Budaörs, Szabadság út 117.

Az útvonal, vonalhossz

Különbözőféle útvonalak, egész Európában.

Pl. Nagy-Britanniából, Németországból, Spanyolországból jön a gépjármű Magyarországra, innen pedig tovább értékesítik a környező országokba, és tőlünk keletre.

Az átvállalás indoka

Szállítási költség megtakarítás, a termelés mennyisége megnövekedett, a közúti szállítási díjak emelkedtek



Opel Southeast Europe Kft.

Szabados Péter

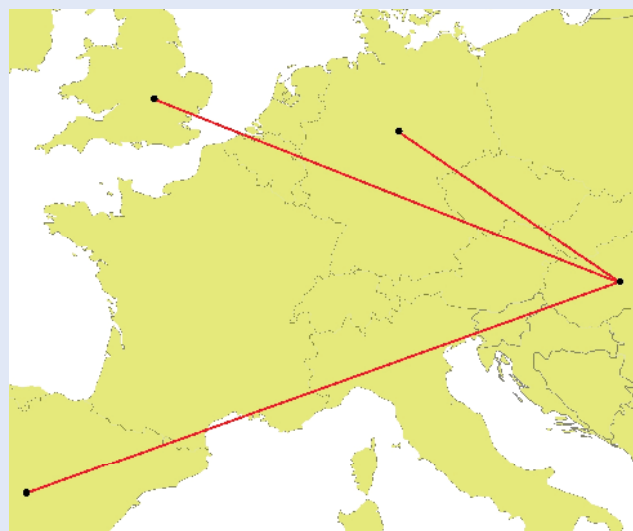
Logisztikai koordinátor

Telefon +36 (23) 446-100

Fax +49 (0) 211-798-4040

szabados.peter@opel.hu

www.opel.hu



Pro és kontra érvelünk

Érveink mellette: nagy mennyiséget lehet vele szállítani, nagy távolságokra. Irányvonatként olcsóbb, mint a közút.

Ellene szól, hogy nem minden esetben van nagy mennyiségű áru, kisebb mennyiségek esetén viszont kevésbé optimális, nincs eléggé kihasználva. 800-1000 km-nél rövidebb távolságok esetén lassabb a közútnál. Valamint komoly fejtörést okoz az a tény, hogy a vasúti szállítás során keletkezett sérülések elszámoltatása utólag nehéz vagy nem lehetséges (CIM szabályozás).

Elégedettek vagyunk a vasúttal, mert általában véve elmondható, hogy kevesebb alkalommal sérül meg az áru, mint a közúton. Néha problémát jelent a lopás vagy dézsmálás. Ezeknek azonban általában utána lehet járni, és meg lehet szüntetni.

Mi a Magyar Államvasutak Zrt-t (MÁV) választottuk. Választásunk fő oka, hogy versenyképességét tekintve egyelőre monopolhelyzetűnek látjuk. Jó partnerkapcsolatot ápolunk velük, munkájukkal elégedettek vagyunk.



Hogy a jövő hozzánk is megérkezzen

Bízunk abban, hogy a jövőben fejlődni fog a vasút. Szükséges lenne egy számítógépes gépjármű alvázszám szerinti nyilvántartás vezetése, elengedhetetlen a jövőben az árukövetés bevezetése, valamint nagyléptékű előrehaladás és fejlődés a kommunikáció területén.

5 kérdés & válasz

A Magyar Logisztikai Egyesületről

Mióta létezik a Magyar Logisztikai Egyesület?

A Magyar Logisztikai Egyesület (MLE) non-profit szervezetként több mint 20 éve van jelen a magyar logisztikai piacon. Tevékenységét folyamatosan kiszélesítve működteti.

Mivel foglalkozik az Egyesület?

A Magyar Logisztikai Egyesület egy logisztikai kapcsolatteremtési lehetőséget kínáló és logisztikai oktatással foglalkozó nonprofit szervezet.

Mi az Egyesület fő célja?

Az Egyesület elsődleges céljai: **a logisztikai módszerek iránt érdeklődő, azzal foglalkozó szakemberek, vállalkozások és intézmények összefogása**, köztük szakmai kapcsolatok teremtése, valamint tudományos és gyakorlati tevékenységüket segítő információk gyűjtése és továbbadása. Fő célja továbbá, hogy **képzései, tanfolyamai során, szakértő előadók meghívásával valódi szakmai tudást adjon a hallgatóknak.**

Mik az Egyesület fő tevékenységei?

Az Egyesület többek között közreműködik fejlesztési célok megvalósításában, emellett szakmai tanács-adással, gazdasági elemzésekkel, pályázati lehetőségek továbbításával, trendfigyeléssel, partnerkapcsolatok elősegítésével járul hozzá a tagok sikeréhez.

Rendezvényei, egyedi témájú tanfolyamai, képzései pedig a legújabb trendek megismerését teszik lehetővé a résztvevők számára.

Emellett **akkreditált felnőttképzési intézmény**, munkaerő-piaci igényekhez alkalmazkodó tematikával, a megrendelő igénye szerint kihelyezett és egyedi témájú tanfolyamokkal, gyakorlatorientált képzésekkel. A felnőttképzési tevékenység három fő csoportba sorolható: akkreditált képzés, okj-s képzések, szakmai továbbképzések.

Miért érdemes taggá válni?

A tagok részeseivé válnak az elméleti és gyakorlati logisztikai életnek, közvetlenül értesülnek a szakmát érintő piaci és kormányzati aktualitásokról, rendezvényeinken találkozhatnak a szakma legjelentősebb képviselőivel, valamint képzéseinken keresztül pedig tudásukkal megalapozhatják a szakmai fejlődésüket.



Magyar Logisztikai Egyesület

H-1052. Bp. Apáczai Csere János u. 11.

T.: +36-1-484-64-07 F.: +36-1-484-64-05

E-mail: mle@mle.hu Web: www.mle.hu

